ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor a[...]
AL. DEMETRES[...]

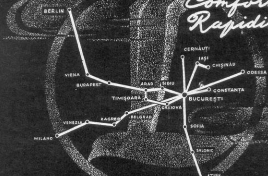
A

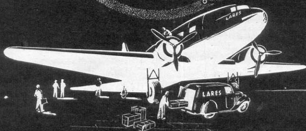
GEORGESCU GH
(GAGA)

FEBRUARIE 1944
[A]NUL III. Nr. 58

BRAVII ECHIPIERI AI UNUI
BOMBARDIER ROMÂNESC
(S. M. P.)

LEI 20





Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25-II-944.



O ANIVERSARE

PESTE câteva zile — la 1 Martie a. c. — aviaţia naţional socialistă germană împlineşte 10 ani de existenţă.

Organizată şi condusă de geniul creator al Reichsmareşalului sburător Herman Göring — pe baza unui glorios trecut şi a unei tradiţii de muncă, jertfă şi strălucite fapte de arme, dovedite în celălalt războiu mondial — aviaţia germană de azi este în plin apogeu, formidabilă în realizările ei tehnice şi fără egal în victoriile şi bravura sburătorilor ei!

Nu există om de bună credinţă care să nu se descopere în faţa superioarei calităţi a aviaţiei germane şi nici inamic leal care să nu recunoască, să nu mărturisească şi să nu fi simţit forţa combativă, elanul şi spiritul de jertfă de care ea este însufleţită!

Sburătorii germani—pe orice front îndepărtat ar lupta — dovedesc cu statornicie: priceperea, curajul şi dispreţul de moarte, dar mai presus de orice, nobilele lor sentimente de dragoste şi devotament pentru Patrie şi Fuehrer.

Condusă de un şef ca Reichsmareşalul Göring — absolut, în ceeace priveşte dârzenia luptei, talentul şi înaltele sale realizări în domeniul practic al aviaţiei, dar şi cel mai perfect camarad faţă de cel din urmă soldat, când acesta merită această onoare — sburătorii germani se află statornic pe drumul gloriei, al onoarei şi al sacrificiului, dela care nimeni şi nimic nu-i va putea împiedica.

La capătul celor 10 ani de realizări categorice şi necunoscute încă în domeniul organizării şi al forţei aeriene, ai certitudinea că aviaţia germană nu şi-a spus ultimul cuvânt în acest războiu şi că prin ea armata Reichului — umăr la umăr cu aliaţii ei — va zdrobi pe inamic aducând pe acest pământ: victoria, pacea şi liniştea!

C-dor av. rtg. AL. DEMETRESCU

1. De vorbă cu doi adjutanţi aviatori germani. (P. K.)

2. Reichsmareşalul Herman Göring, organizatorul şi şeful aviaţiei germane (P. K.)

3. Pilotând un avion de bombardament (P. K.)

823



ARIPI Românești în LUPTA

1



2



3



4

(S. M. P.)

...ație românească de Stukas spre ...ic (S. M. P.)

...liera antiaeriană gata de a ...pina dușmanul (S. M. P.)

...i din misiune, sburătorii români ...r prezenta imediat comandantului ...u a raporta de executare (S. M. P.)

...ndantul Corpului Aerian între ...ii antiaerieni (S. M. P.)

O poză veselă, în repaus (S. M. P.)



Impresii de sbor la inamic (S. M. P.)



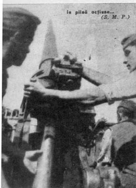
Încărcarea muniției pe avion (S. M. P.)



CRONICA RĂZBOIULUI aerian

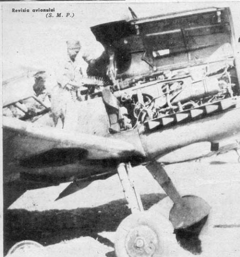
de ROMULUS SEIȘANU

— OPERAȚIILE EFECTUATE INTRE 15 IANUARIE — 15 FEBRUARIE 1944 —


In plină acțiune... (S. M. P.)

Activitatea aviației beligeranților a fost destul de mare, atât în zona fronturilor de luptă și în spatele ei, cât și împotriva obiectivelor civile sau mixte, civilo-militare, între 15 Ianuarie și 15 Februarie 1944.

Afară de câteva zile în cursul cărora aviația germană, sovietică și anglo-americană n'au putut activa din cauza condițiilor atmosferice nefavorabile, pe frontul oriental european și pe cele două fronturi din Italia (zona capului de pod dela Nettuno și frontul vechi de sud dintre coasta golfului Gaeta și coasta Mării Adriatice, la sud de Pescara), în celelalte zile formațiunile aeriene ale beligeranților au îndeplinit, fie misiunile obicinuite de recunoaștere și de bombardament, fie că au luat parte la lupte, sprijinind forțele de uscat.


Revizia avionului (S. M. P.)

Pe frontul oriental european arma aeriană germană a intervenit cu o deosebită eficacitate în bătăliile ce s'au dat la Nicopol, Krivoirog, Kirovograd, la vest de Cercassi, Jaskow, Polonoje-Luțk, la sud de Berezina, Vitebsk, la nord de Nevel, — din sectorul de sud și central —; ca și în luptele dintre lacul Ilmen, fluviile Narva și Luga, lacul Peipus din sectorul de nord; după cum ea a protejat și mișcările de repliere ale trupelor germane, cu un succes deosebit, din zona capului de pod dela Nicopol, situat pe malul stâng al Niprului, în partea de vest de Nicopol; din regiunea dela vest de Novograd-Volinski spre Stir, în direcțiile Luțk și Rowno; ca și din sectorul de nord, de pe linia Narva-Luga-vest Novgorod, pe o linie de apărare mai la sud, între lacurile Peipus și Ilmen.

Dacă armatele de uscat germane sunt în defensivă, arma aeriană germană continuă ofensiva pe frontul oriental și deține supremația aeriană. In ultimul timp presa engleză și americană au anunțat că o mare parte din aviația de vânătoare germană a fost strămutată din zona frontului oriental, în Germania, spre a întreprinde atacurile împotriva formațiunilor masive de bombardiere grele anglo-americane. Știrea aceasta nu poate fi exactă, de oarece aviația de luptă germană, pe ansamblul frontului oriental, a continuat și continuă să dezvolte o activitate destul de mare, — după cum reese din buletinele zilnice ale marelui cartier general german privitoare la desfășurarea operațiunilor aeriene în toate focarele dintre coasta Mării Baltice și coasta Mării Negre. Rolul aviației în bătăliile din răsărit este deosebit de important pentru ca tocmai în actuala fază a ofensivei de iarnă sovietice, comandamentul german să slăbească capacitatea ofensivă și defensivă a forțelor sale aeriene de pe frontul oriental european.-

In sectorul italian și mediteranian deasemenea activitatea aviației germane n'a fost redusă, ci dimpotrivă sporită în urma creării capului de pod anglo-american dela Nettuno, a intensificării atacu-



nouă misiune la inamic. (S. M.



rilor trupelor americane în regiunea Cassino și a curentului de transporturi anglo-americane din Gibraltar și Africa de nord spre porturile Italiei de sud. Avioanele-torpiloare germane au atacat de repetate ori și cu succes vase din convoiurile inamice ce navigau în apropiere de coastele africane; iar avioanele de bombardament germane au atacat concentrările de vase din largul porturilor Nettuno și Anzio, ca și concentrările de trupe americane din zona capului de pod respectiv.

Aviația anglo-americană, ale cărei baze se găsesc în Italia de sud, a bombardat de repetate ori orașele italiene Padua, Verona, Udine, Pisa, împrejurimile Romei, Formia, Avezzano, Siena, Civita Nova, Cisterna; liniile ferate și aerodromurile din centrul și nordul Italiei și alte obiective, majoritatea civile; precum și pozițiile germane de pe cele două fronturi.

Aviația anglo-americană, care are bazele în Anglia, a continuat raidurile teroriste împotriva orașelor din Germania de nord-vest și centrală, din Franța de nord și din celelalte țări ocupate de germani.

Cele mai grele atacuri au fost date împotriva orașelor Berlin, Hamburg. Wilhelmshaven și Frankfurt am Main. In ziua de 3 Februarie o formațiune de 1100 de bombardiere grele americane — după știri din izvor englez, — escortate de avioane de vânătoare, a aruncat o mare cantitate de bombe incendiare și explozive asupra orașului și portului Wilhelmshaven. A doua zi o altă formațiune de bombardiere grele americană escortată de avioane de vânătoare a atacat orașul Frankfurt am Main.

După ziarul „Daily Mail" din Londra, Hamburg a fost distrus după șase raiduri aeriene, dintre care patru au fost efectuate de forțe importante; iar două de forțe mai slabe. Asupra acestui oraș — port ar fi fost aruncate 11.000 tone explozibile. In cursul celor șase raiduri au fost doborâte — tot după cele scrise de „Daily Mail" — 103 bombardiere grele britanice, care au costat 6.200.000 lire sterline. Până la 1 Februarie a. c. asupra Berlinului — care are o întindere de 12 ori mai mare decât Hamburg — au fost aruncate 20.000 tone de materii explozibile; iar aviația britanică a pierdut circa 400 de avioane și 2800 de piloți, observatori, mitraliori ș. a. După datele germane pierderile aviației britanice au fost mai mari.

Ziarul „Times", în numărul său cu data de 1 Februarie, ocupându-se de atacurile aeriene împotriva Berlinului a scris:

„Bătălia deasupra Berlinului continuă. Nu mai există pe glob niciun alt oraș, care să fi suferit mai mult din cauza bombardamentelor aeriene ca Berlinul. In spațiul aerian pe deasupra Berlinului se desfășoară bătălia dintre cele două aviații. Comandamentul german a concentrat în jurul acestui oraș toate forțele sale aeriene(?) de care mai dispune și totuși n'a putut să oprească acțiunea aviației aliate, ce a dovedit superioritatea sa".

Toate ziarele engleze și americane au ținut să sublinieze „superioritatea" aviației anglo-americane în ce privește cantitatea tonajului bombelor incendiare și explosive ce au fost aruncate asupra populației civile din orașele germane și în deosebi din Berlin și Hamburg și au înregistrat cu o deosebită satisfacție dărâmarea și incendierea caselor, a monumentelor religioase și artistice, ca și a școlilor, spitalelor și așezămintelor de binefacere socială din orașele germane.

Numai un ușor protest împotriva atacurilor teroriste anglo-americane a fost formulat de câțiva preoți ai bisericei anglicane și de trei membri ai Camerii Lorzilor, care au amintit poporului englez și în deosebi conducătorilor săi, că asemenea atacuri îndreptate împotriva populațiunii civile germane și a monumentelor religioase și artistice, nu sunt fapte ce pot onora un popor creștin civilizat. Presa engleză a replicat că războiul are legile sale aspre și atacurile teroriste împotriva orașelor germane vor continua din moment ce aviația asociată anglo-americană are superioritatea și ar putea scurta războiul. S'a întâmplat însă ceva neașteptat pentru englezii, care au crezut că Germania nu mai dispune de avioane suficiente, nici pentru atacuri cu caracter de represalii, nici pentru apărare și deci ar fi condamnată să-și vadă toate orașele transformate în ruine și cenușă din cauza „superiorității" aviației de bombardament anglo-americană.

In ziua de 19 Ianuarie s'a dat alarma în Londra, după care 750 de bombardiere grele germane și-au făcut apariția deasupra Londrei. Cele 750 de bombardiere grele germane au lansat asupra Capitalei Angliei peste un milion de Kgr. de bombe explozive și incendiare, provocând distrugeri și incendii întinse în numeroase cartiere.

Alte 250 bombardiere grele germane au atacat în același timp diverse obiective din Anglia de sud-est.

De astă dată presa engleză a avut cuvântul de ordine să nu pomenească nimic de efectele acestui mare atac aerian german. Populația Londrei a putut însă să constate și ea ce înseamnă un atac în stil mare aerian, terorist. In ziua de 22 Ianuarie al doilea mare atac aerian german, la care au luat parte 1100 de aparate — majoritatea bombardiere grele — a fost efectuat împotriva Londrei cu efecte distructive mai întinse de cât cel d'întâi.

A urmat al treilea atac în stil mare care s'a dat în ziua de 4 Februarie, la ora 6 dimineața de către o formațiune de bombardiere grele germane compusă din peste 1000 aparate, tot împotriva Londrei. Bombele explozive și incendiare au căzut în mai multe cartiere. Cu tot caracterul grav al acestor atacuri comandamentul aerian german nu le-a considerat ca „represalii".

In dimineața zilei de 11 Februarie o mare luptă aeriană s'a angajat în spațiul aerian al Germaniei de nord-vest între o formațiune americană compusă din câteva sute de bombardiere grele, escortată de avioane de vânătoare, care a avut ca obiectiv orașul Brunswick și vânătorii germani. Atacată viguros formația americană n'a mai putut da atacul concentric proectat și împărțită în grupe ea a suferit pierderi pe itinerariul dus și întors Anglia-Brunswick, care; după comunicatul german, au fost de 56 aparate doborîte.

Ca să intimideze Finlanda și s'o decidă să iasă din luptă, comandamentul sovietic a organizat un raid aerian terorist împotriva orașului Helsinki. In ziua de 10 Februarie 200 de bombardiere grele și mijlocii sovietice au aruncat un mare număr de bombe asupra cartierelor capitalei Finlandei. Finlanda însă nu se lasă impresionată și intimidată de asemenea atacuri teroriste, — ea fiind ferm hotărîtă să lupte până la capăt pentru apărarea independenței și drepturilor sale naționale. In Pacific, au fost numeroase lupte aeriene și atacuri îndreptate împotriva mai multor baze și localități din Noua Guinee, Noua Britanie și insulele Marshall.

Cele mai multe lupte aeriene s'au angajat deasupra orașului Rabaul, care e și baza navală și aeriană japoneză importantă din insula Noua Britanie și din Pacificul central. In ziua de 6 Februarie au fost doborîte de aviatorii japonezi 27 de aparate americane dintr'o formație de 160; în ziua de 7 Februarie, aviatorii japonezi au doborît 40 de aparate dintr'o formație americană de 200: iar în ziua de 9 Februarie, 45 de aparate dintr'o formație americană de 220.



Gata de decolare

(S. M. P

Instantaneu

(S. M. P.)



Sergentul mitralior CHIRICĂ ARHILEPS

Oricine poate să intre şi să lupte în iureşul războiului, curajos sau fricos, cu sau fără avânt, de nevoie sau din convingere; dar nu oricine poate să lupte în văzduh. Pentru aceasta trebuieşte voinţă, hotărîre şi convingerea că mai preţioasă decât viaţa este indeplinirea misiunii ordonate, de reuşita căreia adeseori poate depinde soarta unei lupte sau a unui sector de front. Dintre aceştia, cari au curajul fără de seamă al deplinei dăruiri, era şi Sergentul Mitralior de bord Chirică Arhileps, feciorul curat şi sănătos al plaiurilor tutovene.

Cuminte şi disciplinat, aşa cum trebuie să fie soldatul, apreciat de superior pentru priceperea şi elanul arătat în multe şi grele misiuni la inamic şi iubit de camarazi pentru sufletu-i bun şi inima-i caldă, a fost un ostaş model şi un camarad cum numai cei cu însuşiri alese pot fi.

Atras de mirajul sborului şi mândru de a nu rămâne om de rând s'a dedicat specialităţii accesibile lui, devenind, după o temeinică pregătire, mitralior de bord, cu toate că, sau tocmai pentru că războiul începuse şi el nu ignora riscurile ce erau legate de alegerea sa.

Pe front a plecat mânat de dorinţa măreaţă a luptei pentru Patrie şi conştient de cinstea că-şi face datoria între sburători.

Nu şi-a uitat soţia şi copilaşii rămaşi să lucreze ogorul din Moldova, ci dimpotrivă pleca în misiune cu gândul la ei şi pentru ei.

A căzut într'o zi mohorâtă ce aducea a plâns gânduri triste, dar ştiu că şi atunci când i s'a arătat umbra hâdă a morţii timpurii, faţa lui blândă a fost luminată de un ultim zâmbet, acel al veşniciei. Era pătruns, nu numai de măreţia, dar şi de rostul jertfei sale. Ştia că supremul obol pe care l-a adus pentru cei dragi nu va fi zadarnic. In viitorul pentru care şi-a dat viaţa, ai lui, Neamul şi Patria, se vor bucura de roadele smulse prin foc şi sânge.

Pentru fericirea lor şi pentrucă avea cultul datoriei, a căzut Serg. Mitralior Chirică Arhileps.

Sergent aviator
AL. LEITNER-MORUZZI

VIOREL NICOLESCU

Născut la 24 Martie 1914, Viorel Nicolescu îşi ia bacalaureatul la vârsta de 16 ani. La 19 ani este licenţiat în Drept. La 20 de ani işi ia şi licenţa Academiei de Inalte Studii Comerciale. La 24 ani este doctor în Drept Aeronautic la facultatea din Roma.

Intre licenţă şi doctorat — în cursul vacanţei petrecute la Bucureşti — începe cursurile de pilotaj la şcoala Mircea Cantacuzino. In August 1937 obţine brevetul de pilot de turism gradul 1. In Septembrie obţine brevetul de turism gradul 2, iar un an mai târziu obţine şi brevetul militar. In August 1939 urmează şcoala de bi-motoare a Societăţii LARES. In Iunie 1940 obţine brevetul de transport public şi intră, ca pilot de linie, la Societatea LARES.

Dela această dată, acest om dotat cu o inteligenţă şi putere de muncă excepţională, posesor al licenţelor şi doctoratelor române şi streine, care ar fi putut să-i deschidă o strălucită carieră de specialitate, se dedică exclusiv sborului şi începe cu perseverenţă şi curaj să urce greaua ierarhie a piloţilor de linie.

Şi aici Viorel arată o extraordinară pasiune şi perseverenţă. Singurul motiv de controversă cu camarazii era dorinţa sa de a pleca întotdeauna în orice misiune. Este mereu prezent la datorie, chiar şi în orele libere, atât pentru misiuni în sbor cât şi pentru lucrări teoretice sau de birou.



Viorel Nicolescu

Desvoltând o astfel de activitate, Viorel, contrar normelor de vechime în ierarhia piloţilor de linie, se impune rapid şi progresiv; i se încredinţează misiuni din ce în ce mai grele şi mai importante.

Ajunge să totalizeze 898 ore de sbor, 126.000 kilometri şi să dobândească pentru misiunile civile şi militare executate Crucea de Aur a ordinului Virtutea Aeronautică cu Spade, Serviciul Credincios şi alte ordine.

Dar la 17 Iulie 1942, cariera minunată a acestui pasionat al sborului este intreruptă printr'un năprasnic accident in liziera aeroportului dela Turnu Severin.

Săptămâni şi luni dearândul, şefii şi camarazii lui Viorel urmăresc înfriguraţi veştile şi cumpănesc speranţele ca el să-şi reia locul în mijlocul lor.

Pe patul de suferinţă, unde pierduse orice nădejde de a mai reveni printre noi, Viorel a mai găsit un câmp de activitate şi un mijloc de a se face util aviaţiei şi camarazilor. Neprecupeţindu-şi ultimele resurse de energie, adună toate manualele teoretice de specialitate, le traduce şi le întruneşte într'o lucrare raţională şi le completează prin lucrări personale, cari sunt de mare utilitate pentru navigaţia aeriană.

Sufletele noastre de sburători sunt călite prin sacrificiul şi pierderea a multor camarazi căzuţi la datorie. De câte ori dispare câte unul dintre noi, cei rămaşi strâng rândurile şi împlinesc mai departe, cu mai multă dârzenie, datoria pentru realizarea idealului comun.

Plângem pierderea lui Viorel, dar sacrificiul lui nu este zadarnic. Amintirea lui va rămâne veşnică în sufletele noastre şi va fi o pildă şi un stimulent pe care nu-l vom uita.

Dormi în pace brav camarad. Ai intrat în falanga acelor nemuritori cari s'au sacrificat pentru Patrie. Fie-ţi ţărâna uşoară.

C. CANTACUZINO
Şef pilot soc. „LARES"

Locotenentul aviator BUCURESCU AUREL

A murit aşa cum oamenii de rând nu pot să moară, sfinţind cu sânge frăţeasca legătură cu avionul şi cu echipajul al cărui Comandant era.

Ofiţer şi sburător din vocaţie, impresiona prin atitudinea sa de luptător neinfricat şi prin rapiditatea şi promptitudinea acţiunilor sale. Niciodată, la Stalingrad, pe Don, sau ori unde ar fi fost trimis, bombele sale nu au greşit ţinta, iar fotografiile cu care se înapoia erau pe lângă o dovadă în plus a priceperii sale, preţioase şi edificatoare indicaţiuni pentru acţiunile viitoare.

Stăpân pe hartă şi vizor, meşter în manevrarea armamentului de bord, navigator de elită şi bombardier verificat, inspira încredere, avânt şi hotărîre. Pentru el sborul nu era o specialitate, ci un cult, iar brevetul mai mult decât un act oarecare, recompensa unei munci asidue şi devotate pentru gloria aripelor noastre.

Avansat post-mortem la gradul de căpitan, a rămas în inimile tuturor celor ce l-au cunoscut şi mai cu seamă a celor ce l-au văzut în luptă icoana nepieritoare ce întruchipează virtuţile ostăşeşti şi măreţia sufletului de sburător.

Sergent aviator
AL. LEITNER-MORUZZI

CONVOAIE AERIENE

CUM SE FACE APROVIZIONAREA TRUPELOR DIN CRIMEEA

Foto-text: Serg. T. R. SCHEESER HORST
Reporter S. M. P.



Sub protecția artileriei de coastă române — în timp ce comandantul bateriei scrutează orizontul — într'un post de pe coasta Mării Negre se încarcă un vapor cu material de transport.

FRONTUL DIN CRIMEEA — FRONT ȚINUT CU DARZĂ REZISTENȚĂ DE CĂTRE TRUPELE GERMANO-ROMANE CARE ÎNREGISTREAZĂ IN ACEST SECTOR NOUI ȘI RĂSUNĂTOARE SUCCESE—ESTE ALIMENTAT ZILNIC ATAT PE CALEA MARINĂ CAT ȘI PE ACEEA A AERULUI.

VERITABILE CONVOAE AERIENE STRĂBAT CERUL CRIMEII DUCÂND OAMENI, MATERIAL DE RĂSBOI, ALIMENTE ȘI ADUCÂND PERMISIONARI, RĂNIȚI.

TUNURILE DE BORD ALE AVIOANELOR DE VÂNĂTOARE, ARTILERIA DE COASTĂ ȘI ANTIAERIANA STRĂJUESC CALEA IMPOTRIVA ATACURILOR SOVIETICE, CARE ÎȘI DOVEDESC DE FIECARE DATĂ INEFICACITATEA.

FOTOGRAFIILE NOASTRE REPREZINTĂ TRANSPORTURILE AERIENE PESTE MARE LA CRIMEEA.





„Gigantul"— Messerschmidt — și-a deschis larg porțile magaziei. Materialul transportat este cât se poate de divers: — Automobile, motoare de avion, tancuri, oameni.



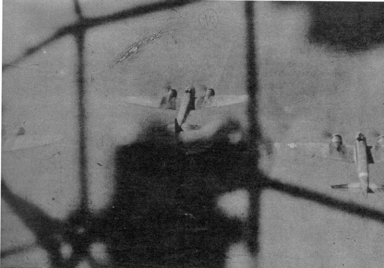
Stoluri, stoluri avioane de toate tipurile trec peste mare ducând și aducând prețioase încărcături,



Zi și noapte avioanele fac aceste curse — aviatorii dela transport dovedindu-se a fi la fel de curajoși și de destoinici ca și camarazii lor dela vânătoare ori bombardament.



La întoarcere avioanele aduc pe lângă voioșii permisionari și pe ostașii răniți care au nevoe de un tratament special — pe care nu il pot asigura decât spitalele din zona interioară.



UN FLĂCĂU TARE

Pe sergentul radio t. f. f. Dragomir Ion l-am cunoscut din prima zi în care am sosit la Flotila de Bombardament la care fusesem repartizat. Era un băiat tânăr, cu trupul firav, aproape copil la chip şi cu multă, multă voie bună. In ochi îi pâlpâia entuziasmul fraged al vârstei pentru sbor. Voluntar flăcăiaşul acesta se îndrăgostise de avioane şi toată ziua şi-ar fi petrece, cut-o sus pe culmea norilor.

L-am avut în echipajul meu până la sfârşitul primei campanii din răsărit. Inainte de a începe răsboiul, în perioada de instrucţie, ultima dată când am fost împreună la tragerile dela M. mi-amintesc de o întâmplare de care am făcut mare haz mai târziu, pe front. Dragomir trebuia să tragă la manşă dela mitraliera din faţă. Cum tragerile se executau de pe un avion Bloch, care are botul înalt, şi cum Dragomir nu putea să-şi sprijine mitraliera în umeri, a încercat cu eforturi disperate de a se ridica pe vârfurile picioarelor. Manşa a trecut pe lângă noi fără ca Dragomir să fi tras şi l-am văzut cu ochii plini de lacrimi privind lung şi trist după manşonul acela de pânză umflat şi răsucit de vânt.

M'am dus lângă dânsul, am găsit în cabină calele care se pun în faţa roţilor avionului când se află la pământ ca să nu se deplaseze, le-am aşezat în botul aparatului, l-am urcat pe ele, i-am proptit bine umerii în mitralieră şi am trecut încăodată la trageri. Ii simţeam tremurându-i calele sub picioare, m'am aplecat şi l-am prins bine în mâinile mele, i-am simţit încordându-i-se muşchii, l-am auzit trăgând două rafale scurte şi, când ne-am coborît, nimeni nu era atât de fericit ca micul Dragomir pentru rezultatele sale care erau *şi cele mai bune* din toate ale trăgătorilor de bord.

Prima misiune de războí am făcut-o împreună, în acelaş echipaj, bombardând masivul Hânceşti. Dragomir devenise între timp un flăcău în toată puterea cuvântului şi, acum, nu mai avea nevoie de cale ca să poată trage cu mitraliera...

L-am regăsit, de curând, într'o fotografie de pe front, într'un grup de sburători dela bombardamentul greu cu Crucea de Fier cl. I pe piept. Sergentul radiotelegrafist depăşise cifra de 130 misiuni executate asupra obiectivelor cele mai îndărătnice, trecând cu bravură şi

cu zâmbetul lui copilăresc pe buze, prin rețele dese de antiaeriană, trecând de nenumărate ori la mitralieră ca să apere viața echipajului când îi intercepta și-i ataca aviația inamică de vânătoare.

La Bucovscaja, pe Don, a avut de susținut o luptă grea întorcându-se cu avionul ciuruit. La Raspopinskaja de asemeni a primit o gaură de 1 m. diametru în plan, dar nu l-a înfricoșat nici nu l-a oprit să execute cu aceeași îndârjire alte 6 atacuri la joasă înălțime, atacând cu armele de bord și cu bombe dela câțiva metri, coloane bolșevice de cavalerie și de blindate.

Intr'una din cele mai dramatice lupte, când i-a fost atacat echipajul de 8 vânători roșii, avionul său a fost incendiat. La manșă era însă unul din cei mai temerari și mai vânjoși piloți ai grupului, adj. Cojocaru care a dus avionul în picaj, cu coada de flăcări de părea o cometă, până în liniile amice, unde l-a pus pe burtă salvându-și echipajul care, dealtfel, sub comanda Slt. Mazilu, dăduse o frumoasă dovadă de disciplină chiar în pragul morții, putând din moment în moment să facă explozie în aer.

L-am întrebat într'o zi pe un bun camarad din Grupul acesta de luptă, cpt. învățător Mogâldea despre sergentul Dragomir, vechiul meu coechipier de echipaj; prietenul meu, un foarte distins bombardier, mi l-a prezentat astfel pe Dragomir:

— Este un flăcău tare!

Intr'adevăr, este așa cum l-am socotit și eu, în zilele noastre de antrenament pentru războiul care era foarte aproape de noi, pe atunci.

Azi e cel mai tânăr radiotelegrafist din aviația noastră, care la 20 de ani, poartă pe inimă Crucea de Aur a Virtuții Aeronautice și Crucea de Fier cl. I. Și n'au trecut decât 3 ani de când i-am împins calele ca să poată ochi bine și trage la manșă...

ION BĂLEANU

Articolul din numărul trecut al revistei noastre intitulat „Biruitorul" este datorat d-lui Ion Băleanu



Lt. av. Georgescu Gh. și serg. Dragomir Ion
(S. M. P. — Scheeser H.)



RADU GYR
BALADE

TEODOR AL. MUNTEANU
SCRIITORI CĂZUȚI PE FRONT



VOLUMUL I
COLECȚIA „LUCEAFĂRUL"



NOTE LITERARE

• MATEI ALEXANDRESCU: Ardealul cântat de poeți:

In „Biblioteca politică" editată de ministerul Propagandei Naționale, a apărut într'o atentă și justă înțelegere, culegerea de poeme cu titlul de mai sus, datorită d-lui Matei Alexandrescu. Poetul „Vămilor Văzduhului" a închegat o antologie de poezie transilvană demnă de laudă, pornind dela cântecul popular și sfârșind cu poeme semnate de cei mai tineri poeți ai sbuciumului nostru actual. Cartea este închinată, cu ales tâlc și călduroasă frăție poeților ardeleni cei mai tineri rămași în robie de dincolo de Deal.

• RADU GYR: Balade, poeme.

Poetul cel mai autentic al generației sale, d. Radu Gyr ne prezintă, într'un masiv și excelent realizat volum, producția d-sale poetică din ultimii ani, sub titlul generic „Balade". Cartea se compune din patru cicluri: „Fuga Lupului", „Cântece", „Mânăstiri" și „Fântâna cu pandur".

Mare meșter aurar al versului românesc, d. Radu Gyr excelează în baladele sale, situându-se, cu „Balada fratelui care a murit de ciumă", alături de „Luceafărul" lui Eminescu.

Cu acest volum de versuri poetul Radu Gyr atinge culmile unei activități lirice cu care țara noastră se poate mândri.

• TEODOR AL. MUNTEANU: Scriitori căzuți pe front.

Poetul și confratele de gazetărie literară Teodor Al Munteanu, într'un gest de aleasă pioșie și prețuire a scriitorilor ce au știut să moară cea mai frumoasă moarte, a adunat sub aceleși azurii coperți, tot ceeace s'a scris despre scriitorii romîni cari au căzut cu fața spre dușman, pe frontul dreptății și biruinții românești.

Găsim aci douăzeci de nume, toate cunoscute în lumea literară, care au frământat gânduri și năzuinți întru înălțarea scrisului nostru.

Felicităm pe autor pentru migala și curățenia gestului său, precum și pentru haina grafică de aleasă ținută în care a insistat să-și îmbrace opera.

• DUMITRU SMEU: Am văzut războiul.

D-l Dumitru Smeu, reporter de război și luptător pe front, în viața civilă gazetar, vine să completeze literatura noastră de război cu încă un volum de intense și eroice trăiri. Cartea d-sale intitulată modest „Am văzut războiul" (pentru că de fapt, d-sa „a trăit" acest războiu) suntem siguri că va obține un meritat succes de librărie și critică. O recomandăm ca pe o carte bună.

LADMISS ANDREESCU

PREZENTĂRI PLASTICE

• In sala „Dalles" doamna Olga Greceanu expune pictură inspirată din documentele istoriei noastre naționale, sau din operele literare ale scriitorilor români.

• In sala „Universul" pictorul C. Vlădescu expune ultimele d-sale creații plastice într'o manieră care tinde să devină clasică în pictura noastră.

• In sălile „Ateneului Român" expun pictură d-nii: Dan Băjenaru, un tânăr care a trecut cu succes toate grelele examene ale criticii și publicului de ales gust și Horia Igiroșeanu sculptură, de o manieră cu totul personală.



Ateneul: Dan Băjenaru: Peisaj. Pictură.





Ateneul: Horia Igiroșeanu: Tudor Vladimirescu, sculptură.

Sala Dalles. Ion Vlasiu: Cloșca. sculptură.



Sala Universul. C. Vlădescu: autoportret, Pictură.



Sala Dalles: Olga Greceanu: Divanul lui Matei Basarab Pictură.

FAPTE CULTURALE

NOTE TEATRALE


Agepsina Macri Eftimiu

• Un fenomen caracteristic pentru vremurile acestea, este încrederea şi interesul extrem de mare pentru teatru. Şi, dacă nu s'au putut vedea pe la noi cozi la pâine sau la untdelemn, bucureşteanul acela placid, căruia puţin îi pasă dacă în piesa d-lui Soare Z. Soare sau a d-lui Camil Petrescu are să joace Vraca sau Critico sau Marcovici, s'a trezit aşa ziua în amiaza mare cu coadă de câteva zeci de metri, în faţa Teatrului Naţional.

Omul s'a oprit în loc şi s'a întrebat cu glasul pe jumătate, dar destul de tare ca să-i răspundă gardistul:

— Accident?

— Nu! Se joacă Electra şi aşteaptă lumea de azi noapte, să cumpere bilete...

„Din jale se întrupează Electra" care este adevăratul titlu al lucrării monumentale a lui O'Neill, în splendida traducere a a d-lui Petru Comarnescu, adevăratul impresar al valorii operii dramatice a irlandezului american, se joacă cu succes unic pe scena Teatrului Naţional. Creaţia d-nei Aura Buzescu, toată drama Mannon-ilor se deapănă pe harfa sentimentelor ei confuze, triplul efort de încarnare al d-lui Vraca, care joacă trei personagii în 14 acte şi plastica delicată a d-nei Agepsina Macry dau spectacolului o forţă dramatică covârşitoare.

• In aceeaşi serie neîntreruptă sunt şi spectacolele celelalte ale primei noastre scene; — „Gloria" a d-lui N. Constantinescu în care d. Vraca şi-a subliniat o nouă biruinţă, deşi suportă handicapul a opt spectacole în patru seri pe săptămână (3 piese O'Neill concentrate, plus 1 Gloria, de câte două ori) fără să uităm succesul larg al d-lui N. Bălţăţeanu, acest inegalabil componist de tipuri. — In serile în care se joacă „Strigoii" (Ibsen) la Studio cu d-na M. Voiculescu, la Naţional se reprezintă „Ochii strigoiului" (Cezar Petrescu — V. Rusu Sirianu) fără ca să fie vre-o legătură între ele, de şi o anumită categorie din bulucul de spectatori de azi vin s'o vadă pe Marioara Voiculescu în... „Ochii strigoiului". Deoparte şi de alta, menţionăm creaţiile d-nei Voiculescu, a d-lui Mihai Popescu (dublat de Emil Botta), şi a d-lui V. Lăzărescu la Studio, a d-nelor Victoria Mierlescu, Demetriad şi a d-lui Finteşteanu şi Pop Marţian la Naţional.


Marioara Voiculescu


Victoria Mierlescu

• Un mare succes de public îl constitue la „Studio" „O crimă celebră", melodramă în care d. Nicu Dimitriu are o impunătoare creaţie, piesa aceasta bătând toate recordurile pe stagiunea trecută şi cea actuală, fiind reluată în continuare de succes.

A depăşit peste 140 spectacole, în afară de turneul particular al celui care i-a prelucrat textul d. T. Muşatescu, actualul director artistic al Teatrului Colorado unde a montat „Ţuşca" cu d-na Sereda Sorbu, în cadrul unei companii din elemente mijlocii ale teatrelor particulare, din care se pare că d. Muşatescu a scos un ansamblu disciplinat.

I B


N. Dimitriu


Sala Dalles: Ion Vlasiu: Mama şi copilul. Pictură.

MARŞ DE CRUCIAŢI

Mărşăluim pe drumurile slave
Prin lanuri şi peste ogoare sterpe.
Şi bate vântul cu miros de stepe
Cum bate câteodată pe Târnave.

Prin satele cu linişti de livezi
Coloanele de dorobanţi s'afundă.
Departe — praful drumului inundă
Căruţele în învelişuri verzi.

Ca nişte flori crescute din pământ
Cu braţe obosite, sfârticate...
Suind — veac tânăr — în singurătate
Svâcnesc din aripi morile de vânt.

Purtând în inimi altă primăvară
Mărşăluim cu frunţile prin vis,
Pentru'un Christos pe care l-au ucis
Ce vrea prin noi — să'nvie a doua oară.

MIHAIL MAVNIG


Salla Dalles: Olga Greceanu: Laura, Ghigi şi prietenele. pictură.

SBORURI PENTRU STUDIUL GIVRAJULUI*)

700

PENTRU a se pune la adăpost de efectul givrajului viaţa sburătorilor şi a avionului, s'au făcut nenumărate sboruri de studiu în Germania.

Inainte de toate primul punct de lămurit era de a şti cari sunt părţile avionului cari trebuiesc apărate — în primul rând — faţă de formarea ghieţei (givrajul) şi în ce măsură dispozitivele existente de protecţie sunt suficiente sau trebuiesc îmbunătăţite.

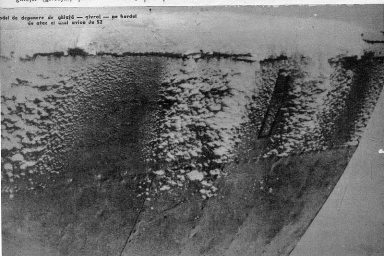
Cu tot pericolul pe care-l prezintă fiecare asemenea sbor de încercare, s'au efectuat în Germania peste 700 de încercări — expediţii fără nici un accident grav, cu toate că s'a sburat până la givrajul limită, experienţe ce de multe ori puteau duce la consecinţe dezastruoase.

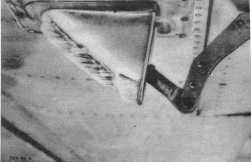
Aceste sboruri s'au făcut în Alpi, deasupra unei regiuni favorabile givrajului. Echipajul era compus — în afară de pilot — dintr'un inginer şef, al experienţelor, un radiotelegrafist şi un mecanic de bord aleşi cu îngrijire şi strâns uniţi într'un spirit de echipă ideal, bazat pe o perfectă încredere reciprocă.

Sborurile-experienţă au fost efectuate cu un total spirit de sacrificiu şi cu un devotament pentru progresul aviaţiei germane cum rar se poate întâlni.

Pentru ca cititorii să-şi poată face o palidă impresie de ceea ce reprezintă ca risc profesional aceste sboruri, reproducem raportul căpitanului aviator Conrard Pernthaler, care pilota avionul într'una din acele experienţe periculoase:

„Cu ocazia unei încercări, givrajul „începu către 4000 m. Vârful cel „mai înalt al munţilor masivului pe „deasupra căruia sburam, era de


odel de depunere de ghiaţă — givraj — pe bordul de atac al unui avion Ju 52



„3500 m. Un oarecare timp ne plimbarăm în nouri și cu toate că am „străbătut mai multe zone de ghiață, „formarea givrajului fiind de mică „importanță, ne-am gândit să întrerupem experiența. Deodată, cele „2 motoare au început „să slăbească“ „brusc! Puțin timp avionul începu „să scoboare accelerat în sbor planat. „Situația era critică, pentrucă nu „aveam înălțimea suficientă pentru „a ne strecura dincolo de munți. „Singura soluție părea a fi salvarea „noastră cu parașuta. Dar un asemenea „salt — cu perspectiva unei aterisări „în munții plini de zăpadă și la „mare depărtare de orice locuință „omenească — ar fi însemnat moartea „sigură. Deaceia am comunicat echipajului hotărârea de a rămâne la „bord și de a suferi soarta avionului, „ei fiind liberi să se salveze cu „parașuta. Bine înțeles toți au rămas „în avion. Gândul care ne frământa „era perspectiva de a ne ciocni de „vreun pisc, sau de a găsi la șes — „dacă am fi scăpat de munți — ceața „care, împiedicând aterisarea normală, ar fi însemnat același lucru. „Minutele cari urmară fură foarte „enervante. La fiecare clipă avionul „s'ar fi putut ciocni de ceva. Deabia „mai îndrăsneam să respirăm. Minutele și secundele ni se păreau „eternități. Eram la capătul nervilor! „In jurul nostru, totul rămânea „invizibil într'o ceață albă și groasă. „Eram la 800 metri. — „Este pentru „secunda asta, sau pentru cea următoare? Aceasta era întrebarea pe „care ne-o puneam în gând fiecare „din noi. Deodată, o gaură neagră! „Pământul era vizibil! Un oftat „general de ușurare. Părăsind nouri, „sub noi se întindea acum valea, „mărginită în dreapta și stânga de „munții prăpăstioși. Norocul nu ne „părăsise! Motoarele se învârteau „încet și suficient pentru scoborîrea „noastră în sbor planat. Manetele „rămăseseră în „plin gaz“, total „deschise. Deodată, unul din ele „începu să urle și apoi să se învârtească normal și în plin turaj! A„cum puteam încerca să ating baza „mea de plecare. In minutul următor „celălalt motor făcu la fel, amândouă „învârtindu-se acum „ceasornic“! „Rari au fost ocaziile când am revenit la baza de plecare, cu inima „atât de veselă și ușurată ca în urma „unui groaznic vis urât!

„La pământ, am căutat să descoperim cauza fenomenului. Pierderea „bruscă a puterei motoarelor fusese „datorită givrajului, care acoperise „un loc al grupului moto propulsor, „tocmai acolo unde — din cauza „căldurii motoarelor — ne-am fi „așteptat mai puțin!

Contra formării givrajului s'au instalat dispozitive de antigivraj cari se perfecționează neîncetat. Sborurile de experiențe cari se fac, au tocmai scopul de a pune în siguranță viața piloților și avioanelor, prin studii practice și metodice. Astfel de echipe — adevărați pionieri ai progresului — activează neîncetat în Germania. Cu prețul vieții lor ei săvârșesc o muncă fecundă și salvatoare pe care nu întotdeauna beneficiarii ei o cunosc.

B.

---

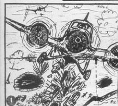
*) Givrajul nu este altceva decât formarea și depunerea ghieței pe anumite părți ale avionului, când acesta străbate — la mari înălțimi — o pătură de nouri reci.

Prin depunerea ghieței avionul pierde forma lui aerodinamică și deci posibilitatea de sbor normal; dacă ghiața se depune pe legăturile exterioare ale comenzilor de conducere, acestea se blochează. Și într'un caz și în altul avionul devine jucăria și victima destinului!


...sul avion Ju 52 (Junkers), la bordul căruia o echipă de sburători hotărîți și devotați progresului aeronautic, ...ează sborurile de studiu al givrajului. Avionul este prevăzut cu o instalație specială de producerea artificială a givrajului atunci când acesta nu este realizat pe cale normală

Pentru tineret



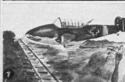


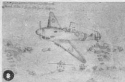






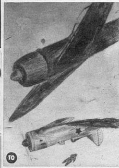






1. Deasupra inamicului, de Precup Victor, cl. II B lic. Lazăr, București
2. Stăpânii aerului, de Dinescu Filoti, cl. I lic. Com. Buzău
3. I. A. R. atacă! de Iftode P. Gh. cl. V. lic.M. Kogălniceanu, Vaslui







4. Victoria! de Cocan Mihai, cl. V Şc. Tehnică Industrială, Sibiu

5. Bombardament, de Mihai I. Ion, cl. V. lic. Radu Greceanu, Slatina

6. Bombardament, de Voiculescu Ilie, cl. IV lic. T. Vladimirescu, Tg. Jiu

7. Bombardament, de Aurel Negulescu, cl. V liceul Buzău

8. Luptă aero-terestră, de Niculescu V. Ion. cl. VII primară Nr. 2, Câmpina

9. Lupta aero-navală, de Sbârcea I. Victor, cl. V lic. I. Meşotă, Braşov

10. Boppy în luptă, de Ionescu M. N. cl. IV lic. V. A.

11. Lovitură în plin, de Ionescu N. Barbu, cl. III A. lic Brătianu, Piteşti

12. Luptă aeriană, de Rădulescu C. Paul, cl. V-a Şc. Sub Ingineri, Bucureşti

13. Stukasi de Vlădescu Nic. cl. V. lic. milit. Predeal

14. Me. 109 F., de Eramian Nubar, cl. V lic. C. Brâncoveanu, Bucureşti

15. Celula † S. Lt. Enescu, adj. Vincel de Petruş Burianu, cl. VII lic. Sp. Haret, Bucureşti

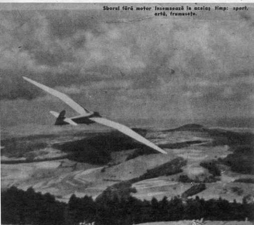
16. Zi grea pentru ruşi, de Ionescu P. Victor, cl. I Gimn. Com. R. F. Bucureşti

PUTERILE VĂZDUHULUI

Tăbliţe indicatoare la răspântii.. cine nu le cunoaşte? Sunt stereotipe ca începutul unei cereri oficiale, un nume, o săgeată şi atâţia km. — Priviţi totuşi una care iese cu totul din comun! Ea stă la răspântia drumului care duce la o şcoală vestită de sbor fără motor. Pentru călătorul strein de acele meleaguri, numele scris pe tăbliţă este un nume ca oricare altul; chiar ar putea lipsi, căci acest indicator original mă informează în chipul cel mai intuitiv despre rosturile tărâmurilor spre care îmi voiu îndrepta paşii.

Imaginaţia şi mâna măiastră a unui localnic, sculptor în orele libere, artist al cărui nume nu se va bucura desigur de nimbul nemuririi, a adăugat deasupra săgeţii indicatoare o figură alegorică în stil lapidar. Nu ştiu dacă maestrul nostru s'a gândit în timpul lucrului la Eol sau unul din ciracii săi, în orice caz, figura reprezintă un geniu al văzduhului, ce se distrează, ridicând în aer cu suflul său un planor (avion nu este, căci nu are elice).

Am aflat apoi amănunte despre acel artist, căci această calitate nu i se poate contesta. Este un ţăran simplu şi puţin-ştiutor de carte. Cu atât mai puţin cunoaşte ştiinţa ce stă la temelia minunatului sbor fără motor. A privit desigur cu ochi miraţi plutirea măreaţă a uriaşelor păsări de lemn, ce roteau în linişte deasupra sa, în timp ce-şi lucra harnic ogorul. Dumineca s'a îmbrăcat în straele de sărbătoare şi s'a dus să le vadă de aproape — la cuibul lor.



Sborul fără motor însemnează în acelaş timp: sport, artă, frumuseţe.

Ciudate aeroplane! Fără elice? — şi ceiace nu-i venea să creadă urechilor, era şi „fără motor"! Şi totuşi — după ce sunt aruncate în aer cu un fel de praştie, ele se ridică în înaltul cerului, intră prin nori, o iau apoi întins la drum spre zări, ca paserile călătoare.

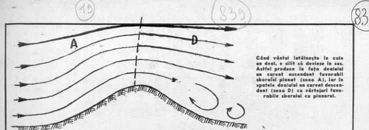
Nu sunt năluci, că stau aevea înaintea sa şi le poate pipăi — ca Toma necredinciosul: nu este nici vrăjitorie, căci pe ele sboară oameni ca şi el, chiar şi câţiva feciori din satul său pe care-i ştie de copii buni, cu părinţi cumsecade. Dar atunci, ce puteri poartă oare sborul acestor „planoare"?

Fără să cunoască teoriile aerodinamicei, bunul său simţ de om înfrăţit cu natura i-a dat explicaţia cea mai bună cu putinţă: „planoarele sboară purtate de puterile văzduhului!" Iar lucrul cel mai minunat stă tocmai în stăpânirea omului asupra acestor puteri. Sufletul său simplu şi sincer se închină în faţa acestei mărețe cuceriri şi îi ridică un monument de laudă, în tăbliţa dela răscruce de drum, îndemnându-te şi pe tine, drumeţule, oricine ai fi: „Mergi pe poteca aceasta! Ea te duce în împărăţia sburătorilor fără motor; mergi şi tu, să vezi tineretul zilelor noastre care, cu păsări de lemn, ajutat de minte ageră şi mână dibace, stăpâneşte puterile văzduhului.

*

Şi tu, tinere, care citeşti aceste rânduri, vrei să devii sburător! Ţi-am pătruns prea bine gândul în atâtea desene publicate în această revistă, desene în care tu zugrăveşti cu mână şovăitoare în arta penelului, scene de bravură ale aviatorilor noştri, în rândul cărora vrei să te numeri cât mai curând.

Pentru ca să ajungi la această ţintă va trebui să faci însă o temeinică ucenicie în învăţarea minunatului meşteşug al aripilor, iar prima treaptă pe care o vei păşi va



Când vântul întâlneşte în cale un deal, e silit să devieze în sus. Astfel produce în faţa dealului un curent ascendent favorabil sborului planat (zona A), iar în spatele dealului un curent descendent (zona D) cu vârtejuri favorabile sborului cu planorul.

fi „sborul fără motor" încolăndu-te alături de acei tineri, ce străbat zările — purtaţi de „puterile văzduhului".

*

Ca viitor planorist (nici nu mă îndoiesc despre aceasta), fără îndoială că eşti de pe acuma dornic să ştii care sunt aceste puteri nevăzute, a căror taină omul a isbutit totuş, s'o descifreze, ajungând chiar să le pună în slujba sa. In rândurile ce urmează, voiu căuta să te lămuresc asupra lor.

*

„CURENŢII ASCENDENŢI"

Din mulţimea energiilor ce îşi au sediul în atmosferă, vom desprinde numai pe acelea care ne interesează, adică cele ce favorizează sborul planorului.

Se ştie că în aer liniştit planorul pierde necontenit înălţime, sburând pe o pantă lină de coborîre; acest sbor al planorului în aer calm se numeşte „sbor planat", spre deosebire de „sborul plutit", în care planorul îşi menţine înălţimea sau chiar câştigă înălţime, numai că acesta din urmă nu se efectuează în aer calm, ci în atmosfera în mişcare — în care s'au deslănţuit anumite energii — pe care le utilizează planorul. — La avion, energia necesară sborului în urcare o furnizează motorul. La planor, motorul lipsind, planoristul caută această energie chiar în mediul în care se desfăşoară sborul său şi o găseşte în aşa numiţii „curenţi ascendenţi".

Chiar numele acesta ne arată că este vorba de masse de aer în mişcare şi anume în mişcare de urcare. Intrând cu planorul într'un astfel de curent de aer în urcare, vom câştiga înălţime, deoarece aerul ascendent va duce cu sine în sus şi aparatul nostru de sbor. O mică observaţie: de fapt, chiar în sânul curentului ascendent, sborul planorului continuă să rămână acelaş „sbor planat", adică tot în coborîre, în raport cu aerul în care se mişcă; câştigul de înălţime rezultă din diferenţa dintre iuţeala de coborîre a planorului şi cea de urcare a curentului. — De pildă: planorul coboară cu ½ m. iar curentul urcă cu 3 m. pe secundă: rezultatul va fi că planorul câştigă în fiece secundă câte 2½ m. înălţime (atâta timp cât se menţine în curentul ascendent şi viteza de urcare a acestuia se menţine constantă). Pilotul trebue deci să aleagă în timpul sborului curenţii ascendenţi a căror iuţeală de urcare este mai mare decât iuţeala de coborîre a planorului, — şi aceasta o face folosindu-se de un instrument de bord foarte ingenios numit „variometru", despre care vom vorbi mai pe larg cu alt prilej. — Voiu spune deasemenea că în atmosferă găsim destul de frecvent curenţi cu intensitate suficientă pentru sborul plutit, cu viteze de urcare între 1 — 5 m./sec.

Arta planoristului constă deci pe de o parte în a cunoaşte unde şi cum se formează curenţii ascendenţi, iar pe de alta în a şti cum să întrebuinţeze energia lor pentru a obţine maximum de randament pentru sborul său.

Curenţii ascendenţi constitue un fenomen de ordin general în cadrul mişcărilor atmosferei. Ii găsim aproape oricând şi aproape oriunde, bineînţeles sub aspecte diferite, ce stau în legătură directă cu diferitele aspecte ale stării timpului. Majoritatea lor, şi mai cu seamă cei mai importanţi îi cunoaşte oricine, la fel şi tu, tinere cititor! Să nu te mire — îi cunoşti, dar poate i-ai trecut cu vederea — ai fost ca orăşeanul care din tren vorbeşte admirativ despre „holdele aurite" şi totuşi nu e în stare să deosebească un spic de grâu de unul de secară. Natura este ca o carte deschisă pentru ochii noştri ai tuturor, şi pe cine-l interesează, caută să-i înţeleagă slova. Cunoşti desigur vorba poporului: „Câmpul alb oile negre...

Vom privi deci, în numărul viitor, diferitele feluri de curenţi ascendenţi.

E. CERNESCU





Un curent ascendent foarte favorabil pentru sborul plutit la pantă îl vom afla acolo unde dintr'o câmpie deschisă se ridică dintr'o dată un şir frumos de dealuri asupra cărora vântul bate perpendicular. Curentul va fi regulat şi fără turbioane cauzate de forma terenului situat în faţă. Dacă dealul are formă de mamelon, în majoritate vântul îl ocoleşte lateral, şi numai o mică parte este deviată în sus, producând o ascendenţă slabă



In faţa pantelor abrupte, curentul ascendent e mai intens decât la pantele line, totuş sborul la astfel de terenuri devine mai dificil, deoarece se formează vârtejuri chiar la versantul „în vânt", precum şi sus pe platou.

CONCURSUL de



Concursul de afişe organizat de Comandamentul Tineretului Aviatic Român — T. A. R. pe lângă faptul de-a fi întrunit numeroase modele de-o apreciabilă valoare artistică, a mai avut darul să evidenţieze cât de adânc este pătrunsă ideia sborului în sufletul românesc. Cât de mult este iubită aviaţia şi câte gânduri, câte speranţe se 'ndreaptă spre ea.

Intr'adevăr deşi concursul a fost anunţat doar cu o lună 'nainte şi vremurile de astăzi sunt destul de potrivnice elaborărilor artistice, s'au primit peste o sută de modele.

Toate au fost lucrate cu dragoste — fiecare purtând, în parte, pecetea autorului.

Intr'adevăr, dela linia naivă dar plină de talent a unui elev de liceu şi până la sobrietatea supertehnică a unui arhitect, dela peisagiul de un lirism impresionant al modelului prezentat de-o studentă dela belle-arte şi până la motivul militar venit de undeva de departe — toate afişele trimise la T. A. R. au întrunit două condiţii:

— dragoste pentru aviaţie şi
— realizare artistică.

Nu mai puţin interesante au fost şi lozincele care au însoţit modelele înfăţişate spre premiere.

Unul — reprezentând globul înconjurat de două avioane — purta invitaţia: „Căile văzduhului deschise tineretului..." — pentru ca un altul, de-o factură nouă în afişajul nostru, înfăţişând nesfârşite escadrile de planoare aliniate în careuri, să aibă îndemnul: „Tineri, fiţi apărătorii cerului nostru!"

„Aripi, aripi, cât mai multe aripi, pentru o Românie sburătoare" însoţea alt desen — pentru ca prin alt afiş să afli că prin T. A. R. schimbi jocul copilăriei, smeul, cu supergreul avion de mai târziu.

Deşi puerile — tocmai pentru a arăta câtă inimă s'a pus în alcătuirea acestor afişe — cităm versurile pe care o barză le recită unui tânăr ce tocmai, în somnul lui frământat de dorinţe, se visează aviator.

„Vrei tu ca mine să sbori
Peste mări şi peste ţări,
Să vezi lumea toată 'n sbor
S'ajungi mare aviator?
Cu avion făcut de tine
Şi tu ca pilot în fine
Cu mine să te măsori
Ziua, noaptea până 'n zori?
De avion nu mai visa
Scoală iute, nu uita
La Comandamentul T. A. R.
Inscrie-te pe dată dar.

Alte afişe au reprezentat avioane ori planoare plutind peste un peisagiu atât de drag nouă: plaiurile şi colinele Ardealului.

Nu mai puţin interesantă a fost ideia unui domn concurent" de-a alătura avionului de astăzi — estompat — desenul Mânăstirii Curţii de Argeş de pe acoperişul căreia, cu aripi de şindrilă, s'aruncă cei „nouă meşteri mari, calfe şi zidari" în frunte cu meşterul Manole.

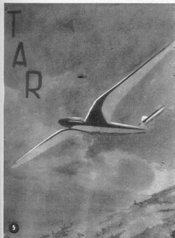
Este mitul drag al sborului — mit cu atât mai drag cu cât poate fi oricând alăturat aceluia al lui Daedalus şi Icar.

Dar despre aceste afişe, despre sensul lor, despre valoarea lor va mai trebui să se scrie...

EUGENIU V. HARALAMBIE



afişe T·A·R





1. Un afiş reţinut pentru aeromodelism. Bucuria aeromodelistului este întrecută doar de minunata execuţie a plano-modelului.

2. Juriul de premiere cercetând afişele prezentate pentru concurs.

3. Unul din premii. Albul pescăruş — simbol al planorismului — pe un cer albastru splendid.

4. Preşedintele Juriului, dl. prof. Gh. Oprescu şi dl. Comandor C. Georgescu comandantul T. A. R., cercetând afişele expuse.

5. Modelul reţinut. Peste coline, peste nori, printre nori — un elegant planor de performanţă. Afişul prezintă o minunată simfonie de nuanţe de albastru.



CONCURSUL DE AFIŞE T. A. R.

SCOP: Procurarea unui afiş care să reprezinte în ansamblu scene din domeniul aeromodelismului, planorismului şi sborului cu motor. Deasemenea câte un afiş în parte pentru fiecare din aceste domenii.

MODELE PREZENTATE: 121

COMISIA: Preşedinte: Prof. Univ. Gh. Oprescu; Membri: C-dor Av. Georgescu C., C-dant T. A. R., Cpt. C-dor Gh. Botez şi Lt. C-dor E. Pârvulescu din T. A. R. şi d. E. Marvan, consilier tehnic-grafic.

Secretar: E. Y. Haralombie.

DATA INTRUNIREI COMISIEI: 10 Februarie 1944

PREMIILE: Premiul I, *Nicolae A. C. Niculescu*; Premiul II, *Adrian Popa*; Premiul III, *N. A. Nicolescu*; şi Premiile de consolare: *Popa A.* şi *Anton Moisescu* — *Anton Ungureanu*.

Deasemenea au mai fost reţinute modelele d-lor *Eugen Niculcea* şi *Const. Dionis*.

Premerecătorii



Biplanul Henry Farman (1910—1912) una din mașinil~ sburătoare care a avut zilele ei de glorie la începutul aviației.

In istoria aviației, neamul nostru a fost reprezentat dintru început, mult înaintea altor popoare care, azi, au ajuns la o importantă desvoltare aeronautică.

Problemele de aviație ne-au preocupat și din punct de vedere științific și din punctul de vedere al performanței. Forța creatoare a poporului nostru s'a manifestat și în construcția unor prototipuri de avioane care, la vremea lor, au constituit modele de mare valoare, constructorii noștri revoluționând o industrie care avea să ajungă la progrese uimitoare. Să nu uităm că acum 40 de ani, construcția unui vehicul care să utilizeze văzduhul pentru deplasare cerea un efort intelectual și o voință supraomenească. Să nu uităm iarăși că printre primii cari au sburat, pe vremea diligenții, — românii au avut cuceritorii lor. Intr'un timp în care acești dintâi cuceritori ai văzduhului nu aveau de luptat numai cu rezistențele oarbe, necunoscute, ale naturii, dar, mai ales, cu fetișurile, cu neîncrederea lumii. Câți ani, câte jertfe n'au fost necesare pentru a înfrânge, cu această mare invenție, un balast de false convingeri? Câtă încordare și câtă răbdare, — pentru a face dintr'o erezie un ideal. Lumea care n'a crezut în Copernic și în aviație trăește azi sub semnul amândurora.

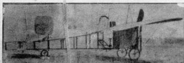
Drumul a fost greu pentru pionieri. Cine ar putea ști cât l-a costat pe inginerul Traian Vuia pasiunea lui pentru aviație? Câte nopți nedormite în Parisul primelor performanțe ale lui Voisin, pentru a ajunge să sboare pe un liliac cu motoraș la Issy-les-Moulineaux. Un an după marele lui salt, în 1906, doi francezi reușiau și ei să urce pe umerii vântului, două nume care aveau să facă epocă, Farman și Blériot... Pentru ca — în 1907 la Expoziția Aeronautică dela Paris, bănățeanul Traian Vuia, căruia, în 1914 — g nul francez avea să-i ofere con ucerea secției de invențiuni — a adus, cu modelul său, o nouă c ncepție de construcție a planului. Iste un om care a făcut cinste arip lor românești, mintea lui inver ivă aducând aviației servicii de mare valoare.

Trei ani după primul s bor al lui Vuia se afirma un alt ard lean, animat de dorul lui de pat ie largă, cuprinzătoare de românis ı, îndrăgostit de nori și de crest le munților care-i stăvileau priv rile lui svârlite — curcubeu — din Bintinți spre țară... De aceea uzina de automobile din Mannerheim n'a putut fi pentru Aurel Vlaicu decât o etapă pentru școala sborului. Motorul, îl visa el — să prindă aripi... Și Aurel Vlaicu avea să fie primul pilot de război, iar țara noastră să participe, pentru prima oară, cu o armă nouă — avionul de recunoaștere — în războiul din Balcani (1913).

De începuturile aviației noastre militare se leagă numele unui avocat...: avocatul Mihail Cerchez, un mare vizionar. El a înțeles ce va însemna progresul rapid al avia-



Aurel Vlaicu.



Monoplanul Bl(iot XII derivat din tipul Blériot care a isbutit t ecerea Canalului Mânecii în 1909.

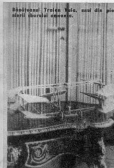


Helicopterul constructorului român De Bothezat, construit în America.

ției și faima performanțelor lui Blériot avea să-l hotărască să organizeze un aerodrom la Chitila, unde să formeze primele cadre ale aviației noastre. Aci au venit bucureștenii și lumea din provincie la meetinguri, privind cu neîncredere, dar cu admirație, dansul acela acrobatic al avioanelor în aer. Cu

să conducă două escadrile de recunoaștere, primele unități constituite de aviație sburând de nenumărate ori deasupra Sofiei și aducând bogate informații pentru Comandament.

Sunt câteva din măreţele figuri cari cinstesc epoca de pionierat a aviației. Datorită perseverenței,



Bănățeanul Traian Vuia, unul din pionierii sborului omenesc.

el a luat ființă și prima fabrică de avioane românești.

Ca și Cerchez, alt îndrăgostit de spuma albă a norilor și de beția răcoritoare a sborului, prințul Gh. V Bibescu își cumpără balonul său, în 1904, și-l aduce în țară făcând, în admirația mută a mulțimii, primele ascensiuni în țară. Pentru ca, în campania din 1913 din Bulgaria,

entuziasmului, spiritului inventiv și dăruirii totale a acestor premergători, aripile românești și-au asigurat locul de onoare în arhiva gândirii omenești. Insușiiri care aparțin tinereții biruitoare și care trebue stimulate și în tineretul de azi, tineret care îmbrățișează zi de zi cariera aviatică.

B. ION



Avioneta „Demoiselle" a lui Santos-Dumont, construită în 1912.

ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

* ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

* CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ.
MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTO-ROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

* PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

* PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

* PAGINI REZERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI

* PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDREESCU
Redactor artistic:
GION

* REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA: BUCUREȘTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942, BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICAȚIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

* ABONAMENTUL ANUAL: LEI 1500, DE SPRIJIN LEI 3000, ONORIFIC LEI 5000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENȚI, ELEVI, FUNCȚIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEȘTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

* PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

* UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREȚUL DUBLU

* DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN:
„INTERPRESS"
s. a. r.
Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREȘTI



SERGENTUL DRAGOMIR IO
(Citiţi articolul din interior „Un flăcău tare